notiziario della SAT DLF Udine

Numero 17 Anno 5 (2) Giugno 2000

140 anni di binari a Udine

2ª parte 1901 - 1930

E siamo così giunti al nostro secolo con i progetti per una linea tranviaria che doveva collegare Udine con Mortegliano, che però non fu mai realizzata anche se ne furono fatti i progetti dettagliati della sede e delle stazioni.

Ma il 30 ottobre 1903 la quiete provinciale della nostra città fu scossa dalla notizia dello scontro frontale presso Beano, nelle vicinanze di Codroipo, tra 2 convogli, uno merci ed una tradotta militare. I morti furono parecchi tanto che accorse il re per rendersi conto dell'accaduto.

Nel 1905 la S.V. rilevò la gestione della Udine-San Daniele.

Ma un fatto importante stava maturando per le tramvie urbane. Infatti l'illustre cittadino (nonché pioniere dell'elettricità ed inventore) Arturo Malignani, che già si era distinto per il perfezionamento delle lampadine elettriche e per aver dotato Udine di illuminazione elettrica pubblica (tra le primissime città in Italia), ora volgeva i suoi interessi al tram. Cosicché nel 1907 stipulò un accordo con il comune per la costruzione di 2 linee tranviarie a trazione elettrica, detto sistema era già diffuso in Italia anche in città grandi come Udine. Tosto iniziarono i lavori: da Bochum, dalla celebre omonima fabbrica tedesca, giunsero al nostro scalo 24 carri di rotaie tranviarie, da Milano, dalla altrettanto celebre Carminati e Toselli, giunsero 14 piccole, ma eleganti nella loro cromia giallo chiaro, vetture a 2 assi.

Per un po' di tempo il tram a cavalli e quello elettrico coesistettero, infatti il servizio con le moderne vetture iniziò il 14 gennaio 1908, ma l'avvio ufficiale avvenne solo il 23 marzo 1908. Alla stessa data il vecchio e oramai sorpassato tram a cavalli andò in pensione (Udine fu infatti una tra le ultime se non l'ultima città di una certa dimensione ad eliminarlo). Come curiosità alcune delle vetture finirono a Lignano allora già centro balneare (ma molto più piccolo dell'attuale), ove fecero servizio su una linea di poco più di un chilometro che partiva dalla terrazza a mare ed arrivava fino al vecchio municipio che era posto nella zona della darsena. Detta linea ebbe vita breve: infatti cessò il servizio all'inizio della Iª guerra mondiale o negli anni immediatamente successivi ad essa. Purtroppo le notizie relative ad essa sono scarse.

Chiusa questa parentesi che ci ha portato lontani dalla città vi torniamo per descrivere quali erano le due linee del tram elettrico.

La prima partiva dalla stazione e passando per piazza Vittorio (oggi piazza Libertà) andava in piazzale Osoppo. In pratica ricalcava la prima e la seconda linea a cavalli. La seconda partiva da piazza Vittorio, percorreva via Cavour, svoltava per via Canciani, entrava in piazza del Grano (oggi XX Settembre) ove c'era un raddoppio e quindi passando per piazza Garibaldi, via Cussignacco, via de Rubeis e viale Europa, ove affiancava la San Daniele, giungeva alfine in stazione. Mi sono dilungato su questa linea perché è stata chiusa già negli anni venti e pochissime persone si ricordano di essa.

Il tram di Udin

Anche la linea 1 come l'altra disponeva di posti di raddoppio: essi erano presenti in stazione, in piazza Vittorio, ove c'era anche il cosiddetto carosello situato accanto alla loggia del Lionello, in piazza S. Cristoforo e l'ultimo in piazzale Osoppo, mentre tutta via Aquileia era a doppio binario.

Le 2 linee erano a scartamento metrico con alimentazione tramite filo aereo con tensione di 600 volt.

Siamo così giunti ad un anno che portò due importanti novità, una poco piacevole per tutti ed una più gradita ma solo nel ristretto ambito locale. La prima fu l'inizio del primo conflitto mondiale in cui l'Italia entro il 24 maggio 1915 e che per oltre due anni e mezzo interessò il nostro territorio. La seconda fu l'inaugurazione della seconda tramvia extraurbana a scartamento metrico ed alimentazione a filo aereo con tensione di 600 volt e presa a pantografo. Detta linea partiva da Udine in piazzale Osoppo e passando per i paesi di Paderno, Molin Nuovo, Feletto, Branco, Tavagnacco giungeva infine a Tricesimo. Essa fu inaugurata il 24 giugno 1915 a guerra già iniziata. Il tram divenne noto popolarmente come il tram bianco per il colore delle casse delle vetture.

Un anno prima era stato dato il via ai lavori della linea per Maiano che si innestava sulla Gemona-Pinzano-Casarsa (all'epoca il ramo per Sacile era di là da venire).

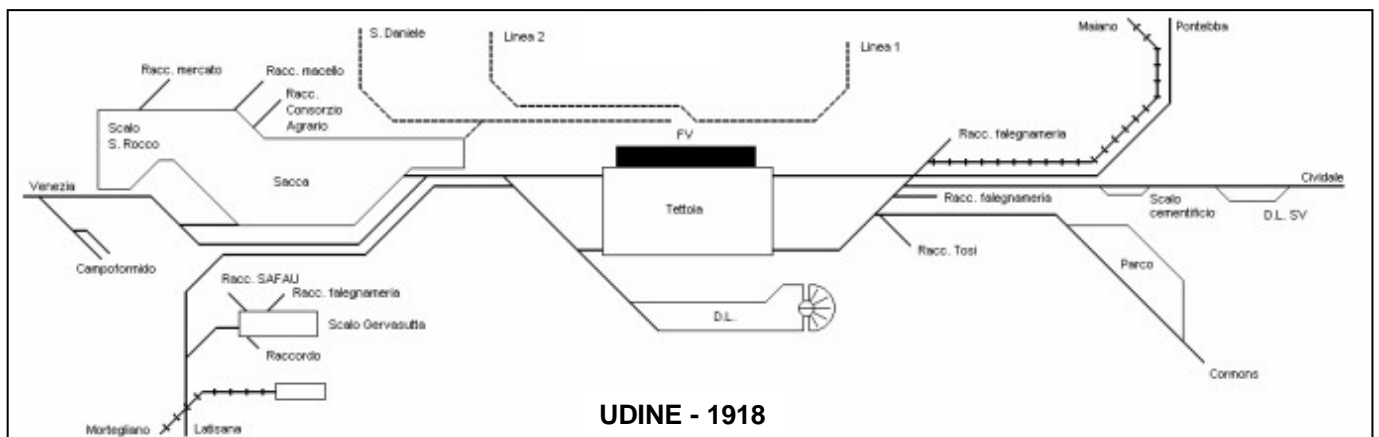
Per inciso i lavori di questa linea, ripresi dopo la guerra, furono completati. La linea era pronta mancavano solo i binari che però non furono mai posati. Ora il tracciato è stato riutilizzato in più punti come sede

stradale.
La guerra intanto proseguiva con i suoi orrori e le sue carneficine sul fronte del Carso e dell'Isonzo fino alla fatidica data del 24 ottobre 1917 - la rotta di Caporetto -. Anche le ferrovie si trovarono coinvolte nella ritirata e il loro personale diede tutto e anche di più per portare in salvo più civili, militari e materiale possibile. Il 28 ottobre 1917 alle 11 partì da Udine l'ultimo treno italiano, con la città già parzialmente occupata dalle truppe austroungariche e dai loro alleati tedeschi. La notte prima era partito l'ultimo tram di S. Daniele che portò in salvo il vescovo.
In quei 4 giorni le nostre ferrovie movimentarono ben 5.060 carri carichi, più moltissimo altro materiale rotabile oltre il Piave. Sempre il 28 tre nostre macchine si spinsero fino a S. Giovanni al Natisone per recuperare materiale colà depositato, ma furono catturate dalle truppe avversarie avanzanti.
Gli italiani, oltre a lasciare tutto il territorio del Friuli e di mezzo Veneto, lasciarono anche un'estesa rete ferrotranviaria sia statale che privata e tutta una complessa rete di linee decauville dell'esercito con tutto il materiale rotabile ivi usato. Oltre a tutto il materiale tranviario, le FS e la SV lasceranno in mano al nemico ben 24 locomotive, 18 carrozze, 5 bagagliai e ben 615 carri di vario tipo.
Durante il periodo d'occupazione (28 ottobre 1917 - 3 novembre 1918) gli austroungarici, dopo aver riparato i danni causati dagli italiani in ritirata, riattivarono il servizio ferrotranviario per poter trasportare i rifornimenti alle loro linee del Piave ed anche portare in patria il materiale catturato e fra questo va incluso svariato materiale industriale e semilavorati; tra i primi sono da citare i macchinari del cotonificio udinese pressoché nuovi di fabbrica.
E qui apriamo una parentesi a proposito del cotonificio - in realtà consisteva in 2 stabilimenti - uno posto in via Cotonificio, l'altro a Torreano di Martignacco; erano collegati da una linea decauville che correva a fianco del canale Ledra.
Tra la fine degli anni '60 e l'inizio dei '70 ci fu una crisi di tale portata che portò alla chiusura di entrambi gli stabilimenti, con le conseguenze sul piano occupazionale che si può ben immaginare. Ovviamente anche la linea fu chiusa. Per un periodo circolarono voci di un progetto che prevedeva l'utilizzazione di entrambi gli stabilimenti come sede fieristica e di usare la linea per portare i visitatori da un quartiere fieristico all'altro. Poi invece quello di via Cotonificio fu smantellato e assieme ad esso la linea. L'altro é diventato effettivamente il quartiere fieristico di Udine.
Chiudiamo questa parentesi e torniamo alla Iª guerra mondiale.
Il deposito di Udine durante l'occupazione accolse varie macchine austriache, ungheresi ed anche romene. Non risulta vi siano mai state macchine tedesche oltre naturalmente a quelle italiane catturate.

Ecco per esempio la situazione al 15 gennaio 1918.
Locomotive austroungariche 36 di 6 classi diverse, romene 8, italiane 8.
Le macchine italiane erano:
N° 1 e 2, macchine cabinate d'amministrazione ignota;
2437 FS poi 215.286, rodiggio 0-3-0;
2450 FS demolita a fine conflitto, 0-3-0;
3217 FS poi 320.017, 0-3-0;
4580 FS poi 451.070, 0-4-0;
5545 FS poi 552.025, 2-2-0;
330 SV, 0-3-0 T.

La stazione di Udine dopo la ritirata di Caporetto

Ma gli occupanti non si limitarono a ripristinare le linee ed a riutilizzarle, ma anche ne costruirono.
Nella zona di Udine le opere furono 3.
La prima era un raccordo che dalla Udine-Venezia si staccava in piena linea per servire l'aeroporto di Campoformido. Dopo la guerra venne demolito. La seconda che esiste tuttora è l'ampliamento dello scalo parco. La terza collegava detto parco con la Udine-Cividale tramite un raccordo in curva. Detto raccordo è tuttora esistente ed è uno dei lati del triangolo del deposito locomotive e per la precisione quello dietro le Officine.
Il traffico dei convogli a Udine era di ben 45 treni in orario. La tramvia di San Daniele ne aveva 4; alcuni dei

UDINE - 1918

convogli erano aperti anche alla popolazione civile, che comunque non era molto numerosa visto che a Udine e nel suo circondario erano rimaste poco meno di 15.000 persone.
La tramvia di Tricesimo era usata solo dai militari, di quella urbana era in uso solo la linea 1.
Il 26 maggio 1918 vi fu un bombardamento aereo italiano sugli impianti ferroviari, che non arrecò però particolari danni. Vi furono altre incursioni durante la guerra, sia italiane che austriache, ma colpirono soprattutto la città.
E venne il 3 novembre 1918 con l'entrata in città di un gruppo di cavalleggeri di Aosta proveniente da Codroipo e costituente l'avanguardia del nostro esercito. Il 4 novembre 1918 alle ore 12.00 la guerra cessò sul fronte italiano; una settimana dopo anche nel resto d'Europa vennero deposte le armi e la pace tornò sul vecchio continente. Con la pace cominciò la ricostruzione e l'arrivo di molto materiale rotabile consegnatoci dai vinti come parziale indennizzo dei danni di guerra.
Alla Società Veneta invece andò meno bene: infatti, le linee per Cervignano e Latisana vennero considerate strategicamente importanti, oltre che remunerative. Alla Veneta, nella zona di Udine, restò la linea per Cividale e la tramvia di S. Daniele. Questa fu in seguito ceduta alla S.A.T.I. nel 1924. La tramvia alla data della cessione aveva un parco così composto: locomotive a vapore 6 di cui 5 cabinate; carrozze a carrelli 8 (3 trasformate nel 1938 in elettromotrici ad accumulatori); carrozze a 2 assi 10; bagagliai 3; carri merci di vario tipo 35.
Ma torniamo alle ferrovie in generale. Con la fine del conflitto giunsero molte locomotive dei vinti ed alcune vennero assegnate a Udine. Per citarne due fra tutte le ex S.B. 109 o le ex MAV 324; le prime divennero le F.S. 653 le seconde le F.S. 683.
Nel 1924 il deposito dei tram fu spostato in via Caccia; esso era in grado di accogliere tutte le motrici urbane, oltre le 3 motrici del tram bianco (la quarta era in deposito a Tricesimo), assieme alle 5 rimorchiate e l'unico carro della linea di Tricesimo. Al suo parco, poco tempo dopo, si aggiunsero altre 3 motrici ed un numero imprecisato di rimorchiate.
In quegli anni c'era un grande fervore attorno al trasporto su ferro (magari oggi...), progetti e lavori si susseguivano. Nel febbraio del 1924 la linea 1 fu prolungata fino in Chiavris dall'originario capolinea di piazzale Osoppo, ciò implicò la costruzione di un altro raddoppio a circa metà percorso. Lo slargo è tuttora visibile e funge da fermata per l'autobus (quella prima di Chiavris).
Proprio in quegli anni vi fu un grave incidente ferroviario nei pressi di Reana del Rojale.
Dai pochi dati in mio possesso, l'incidente avvenne in estate, tra il 1919 ed il 1921 e dalle immagini può desumere che deve aver provocato varie vittime. Infatti, un treno internazionale proveniente da Tarvisio, con carrozze austriache ed in coda una letti con cassa in teak della C.I.W.L. diretta da Wien a Trieste, tamponò violentemente un locale fermo alla stazione di Reana (forse per un errore di manovra degli scambi), tant'è che alcune carrozze del locale furono scagliate giù nella scarpata e altre sventrate. Anche il treno investitore deragliò eccetto la letti. La macchina di quest'ultimo, una 735, si rovesciò nella scarpata.
Prima ho accennato ai progetti, tra questi c'era quello di una circonvallazione tranviaria: il prolungamento della linea di Tricesimo verso Nimis e da Tarcento per Buia e sempre per essa il prolungamento da piazzale Osoppo verso piazza Patriarcato.
Il 29 agosto 1925 nacque la linea 2 piazza Vittorio - tiro a segno lungo viale Venezia (questa linea non va confusa con la precedente che passando per piazza Garibaldi e porta Cussignacco andava in stazione, anche se ne percorreva una breve tratta, considerato che a quella data era già stata smantellata). In quello stesso periodo iniziarono i grandi lavori d'ampliamento della stazione: i binari passeggeri diventano 7 più uno da manovra, il vecchio deposito viene via via dismesso e poi demolito; lo schema dei binari assume le forme che vediamo oggi. I binari delle platee di lavaggio altro non sono che i binari di ricovero del vecchio deposito e la stessa sede del DLF è l'ultimo edificio rimasto dello stesso.
Tra gli altri lavori vi fu l'allungamento dei binari viaggiatori, questo perché entravano in servizio macchine più potenti che permettevano una maggiore lunghezza delle composizioni ed anche perché entrarono massicciamente in servizio le carrozze a carrelli che erano si più capienti ma anche più lunghe. Di tutto ciò ne fece le spese la bella tettoia ottocentesca che venne demolita. Perciò un po' per questioni di geometrie dei binari un po' per la storia del ferro alla patria ed anche probabilmente in vista dell'elettrificazione, anche qui per un motivo di sagoma con la geometria della linea aerea, essa scomparve.
Con l'allungamento della stazione fu eliminato il passaggio a livello presente sul viale Palmanova; al suo posto arretrato d'una decina di metri verso est nel 1926 sorse il cavalcavia che esiste tutt'oggi. Al di là di questa opera nacque il nuovo deposito locomotive posto tra le linee di Cividale e Trieste.
Il 14 agosto 1927 la linea di Tricesimo fu allungata a Tarcento, prolungamento a lungo invocato e atteso dalla popolazione locale.

Denis Carlutti

La tettoia ed il deposito locomotive nel 1928

Le novità dell'orario ferroviario estivo

Ogni anno, il cambio di orario estivo delle ferrovie si distingue anche per i mutamenti amministrativi che investono le nostre ferrovie: nell'estate 2000 è la volta delle licenze per l'esercizio dell'attività ferroviaria da parte di apposite imprese.
La prima è stata appunto firmata dal Ministro Bersani a fine maggio a favore della ITF, ossia la società di FS che ora opera nell'offerta dei servizi ferroviari al pubblico.
La seconda licenza verrà rilasciata entro breve alla RTC, società posseduta al 40% dalla Autobrennero SpA, al 20% della Ferrotranviaria Bari-Barletta, al 20% dalla Reset dell'ex dirigente FS Giuseppe Sciarrone e per la parte rimanente da due società di autotrasporto merci in conto terzi, la Sae di Trento e la Fercam di Bolzano: la RTC promette di fare dura concorrenza alla società pubblica partendo dalla linea del Brennero, dove intende gestire i treni merci da Verona a Monaco.
Altra novità dell'orario estivo (nel 2000, questo è già il secondo cambio di orario), è l'aumento dei prezzi dei biglietti degli Intercity, dove il rincaro è mediamente dell'1,5%, ma ogni tratta ha la sua specifica variazione: si va dal +2% sulla Roma-Napoli, al –7% sulla Torino-Milano, cioè si sta arrivando a quella diversificazione tariffaria imposta dal diverso tipo di servizio che può essere garantito sulle diverse linee.
Venendo agli aspetti ferroviari più tipici, l'orario estivo ha portato tante conferme, poche modifiche e soprattutto sull'internazionale, alcune soppressioni di treni entrati nella storia, quali il Simplon Express e l'Eurocity Mimara.

Italia

Per quanto riguarda l'interno, sono tutti confermati i collegamenti diurni su Roma da Udine (IC Miramare e Nievo, ora dotati di carrozza ristorante GC anziché della Self Service, ed EC Romulus) e da Trieste (sezioni degli IC Miramare e Nievo, nonché Eurostar con ETR 500 che ora parte dopo le ore 12); va precisato che l'IC Miramare prosegue poi fino a Salerno (via Cassino-Caserta verso sud).
Sempre su Roma, ma notturno, l'Exp Udine-Napoli diventa ora ICN (Intercity Notte Marco Polo) con due vagoni letto (tipo MU e T2S) nella nuova livrea, carrozze Z1 per la seconda classe e GC per la prima classe (le CC non sono previste in orario, ma qualche volta sono lo stesso in composizione al treno che espleta anche servizio minibar); a Mestre il convoglio riceve la sezione da Trieste e prosegue su Napoli C.le via Roma Tiburtina (invariati gli orari).
Su Milano, se da Udine sono confermati gli IC Fogazzaro e Giorgione, da Trieste è istituito un Eurostar con ETR 500 che parte di buon mattino e rientra in tarda serata; come tali, risultano soppressi l'IC Tigullio (Trieste-Livorno, via Milano, ora ridotto al percorso Venezia-Livorno e IC Svevo Milano-Trieste).

Istituito un Eurostar Milano-Trieste con ETR 500

Sul notturno, il Simplon Express è soppresso nel tratto Venezia-Zagabria e quindi salta il collegamento da Trieste verso Milano della notte.
L'Exp notturno Trieste-Lecce (con CC da Trieste e WL da Venezia) guadagna notevolmente sui tempi di percorrenza, non entra più a Venezia S.L. e conferma l'istradamento via Ferrara-Ravenna.
Per l'internazionale, da Udine per Vienna sono confermati l'Exp Gondoliere (Venezia-Villaco, con carrozze dirette per Vienna con l'IC Hugo von Hofmannstahl; da Venezia a Tarvisio è soppresso il servizio minibar; a Villaco non c'è più la coincidenza con l'EC Mimara per Monaco/Berlino in quanto soppresso, bensì con l'EC Wörthersee Klagenfurt-Saarbrücken via Monaco; al ritorno, la coincidenza è garantita dall'EC Blauer Enzian, Dortmund-Klagenfurt), l'EC Romulus (le carrozze Roma-Salisburgo non sono più delle ÖBB ma delle FS), l'EN San Marco (notturno), l'EN Remus (con fermata solo a Tarvisio), l'Adria Exp (da Ancona, con servizio auto al seguito da Rimini e Mestre) e l'Exp Firenze-Vienna; da Trieste verso est, è stato soppresso come detto il Simplon Express (che circola ora solo sul tratto Ginevra-Venezia), perdendo quindi anche la sezione Ginevra-Trieste; verso Zagabria, viene istituita una sezione da Venezia da attaccare all'Exp Drava, ripristinato da Venezia a Trieste (Venezia-Budapest via Lendava, unico espresso con carrozza ristorante, esclusi i treni con auto al seguito), sezione che circola con questo treno solo fino a Lubiana: la sezione è composta da carrozze di 1ª e 2ª classe Venezia-Belgrado e una di 2ª classe Venezia-Zagabria, che da Lubiana proseguono con l'Exp 291 Monaco-Belgrado; l'Exp Lubiana-Trieste assume il nome Kras (quello del vecchio IC Zagabria-Venezia), ma termina la sua corsa a Villa Opicina, dato che per raggiungere Trieste C.le c'è solo l'autobus sostitutivo; il Venezia-Express (Venezia-Budapest, con WL) porta ora anche carrozze di 2ª classe e CC Venezia-Belgrado, una WL Venezia-Bucarest (che da Budapest prosegue con l'Exp Muntenia) ed una carrozza di 2ª classe Venezia-Timisoara (prosecuzione da Budapest garantita con l'Exp Bega); soppressa la WL Venezia-Mosca.
Fatte le sommatorie, il valico ferroviario di Villa Opicina vede con l'orario estivo notevolmente ridimensionata la sua funzione di transito, in quanto restano solo quattro (due per ogni senso) treni passeggeri internazionali al giorno.
Ampliando lo sguardo fuori della regione, risulta soppresso l'Eurostar con ETR 500 Venezia-Milano ed al suo posto circola l'IC Canal Grande; l'IC Dorico Roma-Ancona, al sabato ed alla domenica prosegue su Ravenna, via Rimini; dal 15 maggio e fino al 27 settembre, resta chiusa la linea della Valsugana tra Borgo Valsugana e Primolano per consentire i lavori di costruzione della nuova sta-

zione di Borgo Valsugana (servizi sostitutivi con autobus); l'EC Paganini, Verona-Monaco con servizio ristorante, prosegue ora fino a Dortmund; l'EC Leonardo da Vinci Milano-Dortmund (via Brennero) è limitato a Monaco di Baviera; nuovo EC Val Gardena Verona-Monaco; nuovo treno di qualità notturno, gestito dalle NS, Milano-Amsterdam, con il nome di Over Night Express, senza fermate intermedie, escluso Utrecht (non circola la domenica); tutti i treni con auto al seguito verso il Belgio, anziché sul terminal di Schaerbeek sono ora attestati su quello di Denderlew; l'Exp Freccia del Sole, Ancona-Bruxelles, prosegue ora fino ad Ostenda (con auto al seguito per Denderlew); sospesi tutti i treni con auto al seguito per Parigi e Calais.

Croazia, Slovenia, Carinzia

Per quanto riguarda i Paesi a noi vicini, come detto sopra, sono stati soppressi il Simplon Express Ginevra-Zagabria-Vincovci (notturno) e l'EC Mimara Zagabria-Lubiana-Monaco-Berlino (diurno, 1030 km. di percorrenza); soprattutto nel secondo caso, il taglio dall'orario estivo è stato veramente inaspettato dal momento che il treno era il più prestigioso delle HŽ e delle SŽ, con costante affluenza di viaggiatori e che entrambe le amministrazioni ferroviarie avevano investito risorse finanziarie per l'acquisto di carrozze moderne, di costruzione austriaca SGP, per questo convoglio; l'EC Mimara non è stato sostituito da altro convoglio, ma solo da carrozze dirette che a Villaco vengono attaccate ad un EC diretto però solo fino a Monaco di Baviera (da Zagabria fino a Jesenice viaggia anche una carrozza ristorante); è ripristinato fino a Belgrado l'Exp 291 da Monaco di Baviera via Villaco, con carrozza ristorante da Jesenice a Belgrado e carrozze da Venezia (che vengono attaccate a Lubiana, dopo esservi qui giunte con l'Exp Drava); prosegue su Belgrado anche l'Exp notturno Zurigo-Zagabria, via Bregenz-Innsbruck-Villaco; confermati gli IC Vienna-Lubiana (con sezione per Zagabria) via Graz-Maribor ed i treni con auto al seguito da Vienna per Capodistria e Fiume (ma circolano solo da fine giugno a fine agosto); l'IC Egger Lienz, da Vienna per Lienz, al sabato prosegue ora fino a Sillian, a ridosso del confine con l'Italia della Val Pusteria.
La solita curiosità del caso è questa volta data dalla risposta fornita dal sito Internet delle Ferrovie Svizzere alla richiesta dell'orario di un treno Ginevra-Zagabria, via Domodossola-Trieste, ora che il Simplon Express è stato soppresso: ebbene, le SBB stimano un viaggio di ben 23 ore, con arrivo a Venezia con quello che resta del Simplon Express, prosecuzione fino a Trieste con un interregionale e da qui a Udine con un regionale; a Udine si sale sull'Exp Gondoliere per scendere a Villaco e salire sull'Exp 291 Monaco-Belgrado, via Zagabria appunto.
E' un viaggio assurdo, in quanto il sito Internet delle SBB non conosce l'esistenza di una linea ferroviaria Trieste-Lubiana o forse è proprio confermato il detto che "tutti i treni si fermano a Trieste".

Alessandro Fanutti

Pendolino Svizzero: in servizio nel 2001

Con il cambio di orario del 2001 le Ferrovie Svizzere SBB metteranno in servizio sulle loro linee interne 24 convogli tipo Pendolino denominati "Intercity-Neigezug ICN".
La caratteristica dei nuovi convogli è quella di poter aumentare la loro velocità commerciale sulle tortuose linee tipiche della Confederazione Elvetica, senza particolari od onerosi interventi di adeguamento della strada ferrata.
Ognuno dei convogli è composto da sette carrozze, climatizzate, con sistema di informazione dei viaggiatori, 113 posti in 1ª classe, 12 posti in classe "business" (si tratta di tre compartimenti di quattro posti studiati per le esigenze del lavoro anche durante il viaggio), 326 posti in 2ª classe e 23 posti nella carrozza ristorante. Il convoglio ha una lunghezza di 188 metri, pesa 355 tonn. e può raggiungere una velocità di 220 chilometri all'ora.
I primi convogli stanno effettuando in questi mesi diversi viaggi dimostrativi in tutta la Svizzera: ad esempio, il 21 marzo si è svolto un viaggio da Zurigo a San Gallo via Winterthur in un tempo di 1 ora e 13 minuti; il 15 aprile si è invece andati da Chiasso a Bellinzona in 53 minuti. I viaggi promozionali erano aperti al pubblico, che ha pagato 30 franchi svizzeri per un viaggio in 2ª classe e 40 franchi svizzeri per la 1ª classe.
Il Pendolino svizzero è stato utilizzato anche per un spot pubblicitario sulle reti televisive italiane da parte di una marca di telefoni cellulari: nelle immagini, si vedeva il convoglio costretto ad arrestarsi su un viadotto in quanto il binario risultava ostruito …. da una mucca!

Alessandro Fanutti

70 anni della DB Autoreisezüge

Ha compiuto 70 anni di vita la "DB Autoreisezüge GmbH", la società delle Ferrovie Tedesche specializzata nell'organizzazione e gestione dei treni a lunga percorrenza con auto al seguito. Il primo viaggio di questo genere, dove l'automobile era però ancora classificata come bagaglio, fu compiuto il 1° aprile 1930 sul percorso Amburgo-Basilea, con un tempo di percorrenza di 33 ore.
Ma è soprattutto nel secondo dopoguerra, con l'inizio del turismo di massa, che il servizio di auto al seguito registra un vero e proprio boom, a cominciare dall'anno della ripresa del servizio dopo le devastazioni del conflitto mondiale, il 1956, quando furono istituiti appositi servizi Amburgo-Chiasso e Monaco-Ostenda.
La "DB Autoreisezüge GmbH", proprietaria di carri auto, di vagoni letto e cuccette, nel 1999 ha trasportato 185.000 veicoli e 500.000 persone; oltre che sulle tratte interne, gestisce treni verso l'estero, dove i principali terminal sono quelli di Villaco, Narbonne, Nantes e Bolzano.

Alessandro Fanutti

I servizi delle locomotive sulla Pontebbana

Una curiosità dei servizi sulla Pontebbana. I merci che da Udine vanno verso l'Austria con le E 636, E 645 ed E 656 effettuano il cambio di trazione a Pontebba, dove vengono sostituiti da una doppia di E 652. I treni discendenti, cioè diretti da Tarvisio a Udine, lasciano a Pontebba la doppia di E 652 e prendono una delle locomotive delle serie citate che sostano nello scalo. Alcuni treni che salgono da Udine già con la E 652 in testa, qui ricevono una seconda macchina, mentre l'operazione inversa avviene nel senso contrario. Solo alcuni rari merci non effettuano alcuna manovra a Pontebba. Di fatto nello scalo in questione si possono così osservare fino a una dozzina di macchine in attesa del servizio.
Riepilogando, tra Pontebba e Tarvisio si possono osservare le E 652 singole al traino dei treni passeggeri ed in doppia trazione con i merci, le E 646 con il regionale (solo nei giorni festivi) e le E 656 con il Gondoliere in salita ed il Romulus in discesa e, raramente, con i merci.
Occasionalmente si può assistere a rimandi di macchine riunite a coppie o a 4 pezzi (tipo lokzug tedeschi).
Per concludere ci si chiede che velocità commerciale e che costi hanno i treni merci sulla Pontebbana, visto che in poco più di una ventina di chilometri tra Pontebba e Tarvisio si effettuano ben due cambi di macchina? Uno a Pontebba tra locomotive FS e uno a Tarvisio tra macchine FS e macchine ÖBB e viceversa.

Denis Carlutti

Gita a Vienna

Alcuni soci della SAT hanno partecipato alla "Grande festa del vapore" che si è tenuta presso il Museo ferroviario di Strasshof nei pressi di Vienna. La manifestazione durava dall'1 al 12 giugno ed era dedicata a tutti i mezzi a vapore ferroviari e stradali. Per essere precisi nel primo fine settimana erano di scena i mezzi ferroviari e nel secondo quelli stradali, con treni speciali durante la settimana. La presenza del nostro gruppo è avvenuta sabato 3 giugno e ha riguardato anche il vapore vivo, essendo presente nel museo un circuito lungo 600 metri a doppio scartamento: 5 e 7¼". Il circuito è molto bello, inserito in un'area verde, però la posa dei binari lascia alquanto a desiderare; questo è dovuto al fatto che il tracciato è in corso di rifacimento, perciò una parte dei binari è posata su piattaforma in cemento (a dire il vero non molto ben livellata), mentre il resto è semplicemente appoggiato sul terreno, in attesa del completamento dei lavori del basamento. Ciò ha comportato molti problemi di circolazione alle locomotive dei partecipanti all'incontro, che provenivano dall'Austria, dalla Germania, dall'Olanda e naturalmente noi dall'Italia. Da segnalare tra le locomotive presenti una favolosa 01 tedesca (scartamento 7¼"), che trainava 4, altrettanto favolose, carrozze del Rheingold. Un altro problema ha impedito la circolazione della nostra unica vaporiera, la SV 90: le controrotaie degli scambi sono molto più alte dei binari, perciò le barre antisvio della locomotiva si incastravano su di esse impedendone la corsa. Invece l'altra nostra macchina elettrica ha circolato molte ore, pur con qualche cautela a causa dei problemi della posa dei binari.
Così per consolarci abbiamo dedicato più tempo alla visita del museo e a goderci le oltre 40 vaporiere presenti, nonché tutte le locomotive elettriche e diesel, le automotrici le carrozze, i carri, lo spazzaneve a vapore, ecc. Da segnalare la presenza in questo ex deposito delle ÖBB di un coccodrillo austriaco e di uno svizzero e di alcune locomotive a vapore tipo 52 (le locomotive di guerra dell'esercito tedesco durante l'ultimo conflitto mondiale), molte delle quali appartenute fino a pochi anni fa all'esercito jugoslavo. Inoltre erano accese tre vaporiere: la 310, la regina delle locomotive austriache appena revisionata, la Licaon, risalente al secolo scorso, e la 77, che trainava un treno navetta per il trasporto dei visitatori che arrivavano in treno nella stazione di Strasshof. Le prime due davano dimostrazioni sul piazzale del deposito; ad una di queste siano stati gentilmente inviatati a partecipare viaggiando per alcuni chilometri nella cabina della 310.
L'accoglienza è stata ottima e l'occasione è servita per allacciare rapporti più stretti con il museo e con gli altri appassionati presenti.
Negli altri giorni della gita si sono visitate alcune ferrovie della zona di Vienna, tra queste la linea della GYSEV che collega Austria e Ungheria, le principali stazioni di Vienna, ovviamente il centro della città - compreso il Prater con la sua Liliputbahn, circuito a vapore vivo di oltre 2 km nello scartamento di 15" dove circola anche una vaporiera - e, per finire, anche una locale borsa scambio.

Claudio Canton

Taurus in Austria

La Divisione Trasporti della Siemens AG ha recentemente consegnato alle ÖBB la prima locomotiva della classe “Taurus”, pochi mesi dopo la sua presentazione.
Facente parte di un lotto di settantacinque pezzi, la Taurus immatricolata come 1016.003 ha superato il collaudo del Ministero della scienza e dei trasporti di Vienna, dopo una serie di test effettuati presso il Centro Siemens di Wegberg in Germania e certificati anche dalla ferrovie tedesche ed austriache.
La Taurus è una locomotiva elettrica di elevata potenza (7.000 kW), pesa 86 tonnellate e può raggiungere una velocità di 230 km/h.
La Siemens vantava un’opzione per ulteriori cento unità, che si è tramutata in ordine nell’agosto 1999: saranno quindi 175 le locomotive della classe Taurus che entreranno in servizio nelle ÖBB.
Riproduzioni modellistiche della Taurus sono già presenti nei cataloghi della Roco e della Trix.

Alessandro Fanutti

Il "trenino del Prater"

Notizie Flash

Il 12 marzo erano presenti a Tarcento 2 treni cantiere. Il primo composto da vari carri tramoggia a carrelli di 2 tipi diversi, tutti della ICE e da carri chiusi e cisterna; inoltre comprendeva anche una Matisa. La trazione era affidata alla V 260.228 ed alla V 261.003, entrambe ex DB e dipinte in turchese con frontali bianchi. Alcuni carri sono stati costruiti dalla S.G.P. di Graz. Il secondo, trainato dalla V 211.017 ex DB della GER.FER., era composto da una quarantina di carri tramoggia FS, sia a 2 che a 4 assi. E' interessante che nella composizione entravano carri provenienti da svariati compartimenti con varie residenze: Colico e Lecco Mangianico (compartimento Milano), Sagrado (Trieste), Cuzzago e Acqui Terme (Torino), Bologna S. Donato (Bologna), Bassano del Grappa (Venezia), Roncegno Bagni Marter (Bolzano), Verona S. Bonifacio e Altavilla Tavernelle (Verona), Genova Cogoletto (Genova), Foligno (Ancona) e Firenze Campo di Marte (Firenze). Oltre a queste assegnazioni, altri carri erano della ASA Rete, Servizio Infrastrutture Milano.
Anche nella stazione di Udine erano presenti 2 treni cantiere. Quello presente nell'ex scalo legnami di via Marsala ha residenza Roma ed era composto da 2 Matisa e da carri tramoggia a carrelli identici a quelli FS, ma dipinti in giallo. In questo treno c'erano anche una V 260 della Semenzato ed un MAK, ex Köln-Bonner-Eisenbahn, dell'Impresa Scala Virgilio. Denis Carlutti

Il 9 aprile, durante la trasmissione della telecronaca della corsa ciclistica Parigi-Roubaix, l'elicottero che seguiva la testa della corsa ha inquadrato casualmente un TGV Atlantique. Il fatto insolito è che ha continuato a seguirlo per circa un minuto e che la regia ad un certo punto ha sovrapposto le immagini dei ciclisti su quelle del TGV. Denis Carlutti

In un incontro tenutosi a Remanzacco sul futuro delle ferrovie, il geometra De Martis, presidente della New.Co, ha proposto l'acquisizione della Ferrovia Udine-Cividale da parte della Regione e la sua trasformazione in S.p.A.. Questa società a controllo pubblico, ma a gestione privata, dovrebbe poi gestire tutto il traffico regionale, passeggeri e merci. Inoltre, secondo le sue previsioni, questa "Impresa ferrovia" dovrebbe dare utili in pochi anni ed aumentare l'occupazione. La regione ha espresso un parere favorevole, considerando che le norme europee prevedono il passaggio del trasporto locale alle regioni.
Negli stessi giorni l'Associazione degli Industriali ha chiesto di poter usufruire di un servizio merci adeguato e competivo. Claudio Canton

La sera del 14 aprile è transitato per Udine il VSOE (Venice Simplon Orient Express); proveniva da Londra ed era diretto a Venezia. Il convoglio era stato dirottato sulla Pontebbana a causa della chiusura della linea del Brennero, interruzione dovuta al deragliamento di un treno merci tra le stazioni di Chiusa e Ponte Gardena. Claudio Canton

Ad Artegna, sulla Pontebbana, è in costruzione tra il km 20 ed il km 22, prima della stazione lato Udine, una barriera antirumore su entrambi i lati della linea. Inoltre è in costruzione una fossa di drenaggio delle acque. L'opera verrà a costare 1.700.000.000 lire. Denis Carlutti

Il comune di Codroipo è intenzionato a realizzare uno scalo intermodale nella zona industriale di Pannellia, che servirà anche la zona artigianale Piccola di Moro 2. Avrà successo l'iniziativa considerato che già da molti anni le FS hanno soppresso lo scalo merci della località perché non raggiungeva un movimento minimo di carri? Claudio Canton

Il 22 aprile tra le locomotive presenti sul piazzale c'era anche la E 636.284 "Camilla", che sfoggiava sul frontale il nuovo logo FS. Denis Carlutti

Il 29 aprile è transitato un convoglio composto da 30 carri Interfrigo tipo Tgc (quelli azzurri con fascia bianca). Era trainato da una E 636. Si può riprodurre in scala con i modelli della Roco, anche se verrebbe a costare un po' caro; un altro problema è che non ci sarebbero senz'altro plastici adeguati su cui farlo circolare, infatti in scala H0 verrebbe lungo 5,6 m. Denis Carlutti

E' iniziata da Pontebba alla fine di aprile l'opera di smantellamento della tratta Pontebba-Valbruna della vecchia Pontebbana. Nella stazione di Laglesie San Leopoldo vengono accumulati i materiali di recupero. Anche a Bagni di Lusnizza si è iniziato a smantellare il piazzale. In questa stazione è inoltre concentrato quasi tutto il materiale proveniente dalla demolizione della linea aerea e degli impianti tecnologici. L'opera di demolizione del binario avviene con 2 escavatori, uno su cingoli e l'altro anfibio strada-rotaia. Ci sono voci che ipotizzano il riutilizzo di parte dei binari per il ripristino della linea Carnia-Tolmezzo.
Denis Carlutti

Tra la fine di aprile e l'inizio di maggio la Pontebbana è stata interessata dal transito di tradotte militari italiane (fino a due al giorno); erano dirette in Polonia nell'ambito delle manovre Nato allargate ai paesi ex Patto di Varsavia. La tradotta del 30 aprile era composta da una trentina di pianali, alcuni con container, altri con veicoli fuoristrada e blindati gommati (alcuni con ancora le insegne KFOR). Nella composizione rientravano anche alcuni carri chiusi, un bagagliaio ed una carrozza UIC X. La trazione era affidata alla E 652 015. Quella del 1° maggio, osservata a Tarvisio in attesa del locomotore ÖBB, era composta da un bagagliaio, una carrozza UIC X, alcuni carri chiusi e da una ventina di pianali con cannoni semoventi cingolati tipo M 109. La trazione fino a Tarvisio era stata affidata ad una doppia di E 652. Denis Carlutti

Il 14 maggio l'EC Romulus diretto a Roma aveva in composizione una carrozza del gruppo austriaco B&B (Brenner & Brenner).
Lo stesso giorno era presente a Tarvisio Centrale una composizione di carrozze austriache a porte paracentrali, usate solitamente dalle ÖBB per il traffico locale. Le vetture in questione sono state costruite negli anni '50/'60. La loro presenza era un fatto inconsueto, dato che il servizio passeggeri locale tra Tarvisio C.le e Villach HBF è espletato con elettromotrici ÖBB. Si possono formulare due ipotesi: treno straordinario o vetture radiate e vendute a qualche ferrovia privata, impresa di lavori ferro-

viari o addirittura per la demolizione; questa seconda ipotesi potrebbe essere avvalorata dall'aspetto dimesso (ma non trasandato) delle carrozze. Denis Carlutti

Il 19 maggio è transitato per la stazione di Udine un convoglio formato da una E444, una carrozza X e da una delle nuove motrici dell'ETR500 politensione. L'E 404 ritornava dall'Arsenale di Vienna dove ha eseguito prove di climatizzazione.
Lorenzo Pantani

Il 23 maggio un treno merci, proveniente da Cervignano e diretto a Tarvisio via Circonvallazione di Udine, ha impegnato, dopo il P.M. Vat, il binario illegale. Questo transito è consentito essendo la linea banalizzata. Successivamente si è osservato che questo treno transita sempre sul binario illegale. Il passaggio a Vat avviene alle 8,25 (circa).
Denis Carlutti

Sono iniziati i lavori di costruzione della pista ciclabile che viene realizzata sul sedime della vecchia linea ferroviaria Tarvisio-Fusine-(Lubiana). Una curiosità, il tracciato continuerà ad essere utilizzato come pista per lo sci da fondo durante l'inverno.
Claudio Canton

Il 3 giugno era presente a Udine una carrozza pilota a piano ribassato nei colori Kimbo.
Lo stesso giorno c'era una presenza inconsueta sul tronchino merci celeri (quello che ospitava la nostra carrozza). C'erano, infatti, 3 carrozze del patrimonio storico delle ferrovie austriache (ÖBB Nostalgie). Le tre vetture erano tutte a carrelli e con cassa in colore verde scuro, il colore classico ÖBB fino agli anni '80. Due erano di 2ª classe dell'epoca dei treni direttissimi, con carenatura inferiore, dotate di carrelli dalla forma inconsueta e di costruzione anni '50/'60. La terza era di tipo svizzero, usata per tutti i tipi di convogli e tuttora in servizio nei colori rosso/crema; era priva dell'arredamento ed usata come sala party o ballo. La residenza delle carrozze era Wien Südbahnhof. Come ulteriore curiosità la carrozza di tipo svizzero era dotata di una tabella con retina, porta fogli di carico, percorrenza, ecc., uguale a quello in uso sui carri merci. Le carrozze sono state usate per effettuare un treno tra Klagenfurt e Gorizia in occasione del gemellaggio tra le due città. Denis Carlutti

Anche in Austria si cominciano a vedere carrozze graffittate.
Claudio Canton

In un convoglio IR in servizio tra Trieste e Venezia, via Udine, c'è in composizione una carrozza MDVE con la livrea pubblicitaria "Trentino-Castelrotto". Denis Carlutti

A causa dei lavori di rincalzo dei binari nel tratto da Udine a Bivio Vat, durante la mattinata del 12 giugno tutti i treni da e per Tarvisio sono stati deviati lungo la linea di cintura.
Lorenzo Pantani

In coda ad un convoglio merci proveniente dall'Austria c'era un carro serie Himrrs. Questi carri sono particolari essendo una coppia di Hbbillns accoppiata in modo semipermanente. Un'altra loro caratteristica è che uno dei carri formanti la coppia è totalmente privo di scritte di immatricolazione e dello stemma dell'amministrazione. Sono di produzione recentissima: il primo è stato consegnato nel settembre '99 e sono costruiti dalla Keller di Palermo.
Denis Carlutti

E' casualmente riapparsa sulla Pontebbana (sulla tratta fino a Carnia), con un regionale composto da 4 carrozze X, una E 424 navetta. Gli ultimi servizi di questo gruppo, fino a Tarvisio e con carrozze a piano ribassato, erano avvenuti nel '89/'90.
Denis Carlutti

Nello scalo industriale di Osoppo sono in costruzione altri binari ed è probabile che i binari provengano dalla tratta Pontebba-Valbruna in corso di smantellamento. Le rotaie vengono posate sia su traversine in legno che in cemento. Denis Carlutti

Un ingegnere udinese ha proposto di interrare, in trincea o addirittura in galleria, tutta la ferrovia dal passaggio a livello di Santa Caterina al posto di movimento di Vat, risolvendo così l'annoso problema del famigerato PL e del tratto cittadino della Pontebbana. Secondo il professionista si eliminerebbe così la barriera creata dalla ferrovia recuperando molte aree centrali utilizzabili per altri scopi. L'utopistica proposta avrebbe un costo di 13/15 miliardi al km. Nel caso fosse realizzabile, chi la finanzierebbe se le ferrovie non dispongono neppure dei fondi per interrare il tratto cittadino della Pontebbana?
Claudio Canton

Il giorno 21 maggio il Gondoliere aveva in composizione, di nuovo dopo un anno di assenza, il bagagliaio, che era, stranamente, di tipo Z invece del solito tipo X. Nei giorni seguenti mancava nuovamente dalla composizione, però con l'introduzione del nuovo orario è tornato fisso. Con il nuovo orario è anche aumentata la composizione del Gondoliere: da 5/6 pezzi si è passati a 6/7. La composizione standard è indicata nella sottostante tabella, dove sono anche riportati i modelli per riprodurla in scala H0. La sezione austriaca può avere solo le 2 carrozze FS.
Denis Carlutti

Amm.	FS	FS	FS	FS	FS	FS	FS	ÖBB	ÖBB
Mezzo	E 656/E 652	UIC X	UIC X	UIC X	UIC X	Z	Z	Z	1044
Classe		2ª	1ª	1ª/2ª	bagag.	2ª	2ª	1ª/2ª	
Livrea		rosso feg.	nuovi colori	rosso feg.	rosso feg.	grigio/ beige, bi grigio o nuovi colori	grigio/ beige, bi grigio o nuovi colori	rosso/ nero	
Modello	Rivarossi/Lima	Rivarossi	Rivarossi	Rivarossi	Safer	Lima/Roco		Roco	Roco
	tratto italiano								
						tratto austriaco			

Pali in scala superdettagliati

Sul numero scorso veniva segnalato che è stato smontato il trefolo parafulmine sulla linea Udine-Cervignano.
Vediamo ora come riprodurre modellisticamente questo particolare della linea aerea.
Bisogna costruire il supporto del cavo con del tondino di metallo malleabile (vedi fig.) e montarlo sulla mensola. La sua posizione è la stessa del braccio che sostiene la zampa di ragno (vedi figg.). Poi si collegano i vari supporti con un sottile filo di rame.
Un altro suggerimento, per aumentare il realismo delle catenarie, è quello di dipingere un rettangolo nero sui pali. Nella realtà i rettangoli danno delle indicazioni, quali il simbolo del pericolo di morte, il tipo del palo, il numero del palo della tratta, la distanza del telefono dal palo e la direzione da prendere per trovare il telefono più vicino. Considerato che le dimensioni delle scritte sono molto piccole in scala H0, sarà difficile riprodurle; comunque chi ci riuscisse, anche solo in maniera evocativa, sarebbe un super modellista. (Da una prova di stampa - con stampante laser - della tabella riportata in figura si ottiene solo un rettangolino nero con qualche macchia bianca, quindi in casa non si riescono a realizzare. N.d.R.)

Denis Carlutti

I supporti dei fili della linea aerea

La tabella

Il palo completo - tipo LS
La freccia indica la posizione
della tabella indicata nell'articolo

Recensioni

Per i titoli della collana Video Locomotive, edita dalla Duegi Editrice, è stato recentemente messo in commercio il video E 636 Le locomotive di successo.
La classe di locomotive E 636 non ha bisogno di molte presentazioni; ricordiamo solo che è stata la serie che ha avuto una consistenza seconda solo alle 740 (469 macchine contro 470) e che solo da pochi anni ne sono iniziati gli accantonamenti. La prima è stata costruita nel 1940, l'ultima nel 1962.
Il video inizia con riprese in Sicilia con il curioso Intercity Archimede composto da 2 sole carrozze Z1; prosegue poi con altre riprese nelle Marche ed in Veneto. In seguito nel deposito di Padova la macchina viene presentata tecnicamente e vengono mostrati vari dettagli costruttivi, sia esterni che interni. A questo punto si segue la E 636.159 impegnata in un servizio merci dal Brennero a Bolzano, con le spiegazioni sulla condotta della macchina. Si vedono le immagini, oramai storiche, del passaggio sulla vecchia tratta di Fleres, sostituita recentemente da una variante in galleria. Un salto in Sicilia e si può assistere allo sgancio della locomotiva di spinta dotata di maglia sganciabile in prossimità del culmine della linea (spettacolo fino a pochi anni fa consueto anche sulla nostra Pontebbana).
Altre immagini del merci sul Brennero ci fanno vedere che il convoglio trasporta autocarri con il sistema Comby Rail. Il video termina con immagini delle linee attorno a Bologna e della rimessa locomotive di Bologna S. Donato. Le varianti, sia costruttive che cromatiche, delle locomotive sono illustrate con delle foto.
Il commento è completo e non troppo invadente, infatti si sente spesso la "voce" dell'E 636. Anche i brani musicali non danno fastidio. L'unico neo, se proprio vogliamo trovarne, è il troppo saltare da una parte all'altra dell'Italia; forse era meglio seguire un criterio geograficamente più ordinato, cioè partire dal sud e risalire al nord.
In ogni caso, a parte questo, è un video complessivamente buono che personalmente consiglio per la vostra videoteca, non fosse altro per l'importanza che hanno avuto e che ancora in parte hanno queste locomotive del parco delle FS.
Il video della durata di un'ora è reperibile nei negozi o presso la Duegi Editrice (Tutto Treno) a £ 42.000.

Denis Carlutti

Binario Internet

Rubrica semiseria di notizie e commenti sui siti Internet di maggiore interesse per gli amanti della strada ferrata

In questo numero de **il tender** vi propongo un sito italiano di grande interesse: si tratta di Interrail.publinet.it, che si presenta, fin dalla pagina iniziale, ricco di notizie e spunti a cominciare dal titolo dell'home page che è Interrail News. Numerose le possibilità, una volta entrati nel sito, date dai vari sottomenù: si può iniziare col consultare Interrail News, che è la prima rivista telematica italiana bimestrale dedicata ai treni; ancora il sito "IRA", ma non centra la politica, perché è il sito dell'Italian Railfan, un gruppo di appassionati delle ferrovie. Le pagine contengono informazioni varie sui treni italiani.
Abbiamo poi due link con i siti di tre riviste di riferimento per gli appassionati: "i Treni" e "Mondo Ferroviario" che riportano i sommari dei numeri in edicola e di "Tutto Treno". Scontato trovare anche il sito della FIMF con regolamento, quote e rivista. Un po' meno scontato trovare altri siti come l'angolo dei collezionisti di biglietti ferroviari, o siti di gruppi di appassionati come "Gruppo ALe 883" di Sondrio (il cui motto è "Ferrovia, modellismo e realtà"), i "Feramatori Carpigiani", il cui logo ha le fattezze del logo FS, e l'associazione "Treno D.O.C." di Palermo, con il suo bollettino.
Non è finita! Due simpatiche figure fanno ritornare dal virtuale…..al binario! Il muso dell'ETR 242 ed un vecchio segnale ad ala. Il primo riporta ad una pagina web scritta a favore del mantenimento di questa bella macchina FS ed il contenuto è un "grido di dolore" dell'IRA a favore della conservazione dell'ETR 242 e di tutti i rotabili che hanno fatto la storia non solo delle F.S. ma anche del nostro paese. Il segnale ad ala (per giunta animato) invita invece ad entrare nelle pagine dedicate ai segnali F.S. con tanto di spiegazioni sui significati delle segnalazioni.
Non manca un link dedicato alla borsa dell'usato, né quello, per i patiti del computer oltre che dei treni, che distribuisce software dedicato ad arricchire il proprio PC di un tocco … "ferroviario". E' disponibile una fototeca di un certo spessore divisa in 4 parti: vapore, diesel, elettrico e vagoni; inoltre un link bibliografico che spazia tra le ferrovie reali e in miniatura. Vorrei però porre l'attenzione su un link che ha stimolato la mia curiosità e che ha un titolo intrigante: "Il lato oscuro della ferrovia". In esso ho trovato due interessanti e poco trattate tematiche: quella degli incidenti ferroviari e quella dei treni dismessi o abbandonati.
Non c'è evidentemente l'intenzione di essere esaustivi: l'elenco degli incidenti, che inizia con quello famoso del 22/10/1895 alla stazione di Parigi Montparnasse, non è lungo come purtroppo vorrebbe la cronaca. Forse gli autori del sito gradirebbero ricevere notizie di sinistri a loro sconosciuti. Ogni sinistro è accompagnato da una breve descrizione del fatto e da una foto che riprende il mezzo di trazione coinvolto. Anche la parte riguardante i treni posti a "riposo" soddisfa le curiosità di molti e può essere, credo, di stimolo, viste le foto presenti, anche per eventuali realizzazioni modellistiche. Mi piacerebbe vedere il modellino di un locomotore incidentato o di un'automotrice dismessa e ormai arrugginita.
Un sito Internet, quindi, tutto da scoprire e da gustare e del quale torneremo sicuramente ad occuparci.

A.M.

Continuando la navigazione su Internet è possibile incontrare altri siti di carattere ferroviario di estremo interesse.
Ne segnaliamo di seguito altri tre di notevole attrazione, sia per la ricchezza di immagini ed informazioni in essi contenute, sia per la particolarità di alcuni di essi.

Italian Railfans (indirizzo http://interrail.publinet.it/IRA). Sito in lingua italiana contenente numerose informazioni sulle ferrovie del nostro Paese; particolarmente interessante l'archivio fotografico, con centinaia di immagini di treni antichi e moderni delle FS; la banca dati sui link è poi una preziosa fonte di ulteriore navigazione sullo stesso argomento.

The European Railway Server (indirizzo http://mercurio.iet.unipi.it). In lingua inglese, è un sito riguardante ferrovie pubbliche e private del nostro continente. Da non perdere la sezione The European Railway Picture Gallery, dove sono rappresentati visivamente i mezzi di trazione di tutte le amministrazioni ferroviarie europee, dalla Bulgaria alla Finlandia, dall'Estonia alla Grecia. Non mancano poi le pagine dedicate al TGV ed all'Eurostar del Tunnel della Manica.

Trains on line (indirizzo http://www.trains.com). Ci spostiamo oltreoceano con questo sito in lingua inglese dedicato alle ferrovie statunitensi e canadesi. Oltre ai link delle varie società che gestiscono il trasporto su ferro nel Nord America, ci sono quelli dei musei ferroviari e delle linee museali aperte al traffico a solo uso turistico. Utili informazioni sul servizio sono disponibili nella pagina delle news.

Alessandro Fanutti

AVVISO

Stiamo realizzando il modello in scala 1:11 della E 402 (prototipo o Iª serie). Chi fosse interessato ad averne una può contattare i signori Orlando, tel. 0432524195.

Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine

N° 17– Anno 5 (N° 2 / 2000)
Allegato al Supplemento N° 2 al N° 4 Maggio 2000 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine. Distribuzione gratuita.
Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Sped. in abb. post. art. 2 comma 20/b legge 662/96. Filiale di Udine

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Direttore esecutivo: Marco Miconi
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 – Udine
Redazione: Carrozza SAT – Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio